SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 10 minutos.)

Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

"Proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes correspondiente a la Carpeta Nº 975/ 2012, Distribuido 1644/ 2012. Guyunusa. Designación a la Ruta Nacional Nº 24"

-Pasando al siguiente punto recuerdo que habíamos dejado algunos artículos pendientes y, además, en Sala el señor Senador Moreira -que está por llegar- había planteado su interés en reconsiderar algunos puntos. También nos enteramos que se nos hizo llegar la última modificación del artículo 6º propuesta por la UNASEV. Por este motivo es que estamos recibiendo en el día de hoy a sus representantes, ya que la idea era finalizar en Comisión la discusión de esta iniciativa a efectos de que vaya al Plenario. Sugeriría, entonces, comenzar con el análisis de la última modificación planteada por la UNASEV.

SEÑORA LENCINA.- El artículo 6º establece lo siguiente: "Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales deberán poseer cinturón de seguridad y su uso es obligatorio. No podrán transportar personas de pie.

El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva podrá establecer excepciones a la presente disposición".

Con respecto a la última versión que se nos envió la consulta era, primero, si estaban incluidos los servicios ocasionales dentro de esta propuesta de definición. Nosotros sosteníamos que no estaban incluidos. La definición de servicio ocasional está establecida en un decreto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde se hace referencia a la reglamentación del servicio ocasional y se dice justamente que son servicios no regulares -ocasionales- de transporte colectivo de personas por carretera, aquellos que no reúnen las características especificadas en el artículo 2.1 del Reglamento aprobada por el Decreto 228 de 1991. Están destinados a atender demandas que no pueden ser satisfechas por los servicios regulares a que refiere la norma citada. Quiere decir que directamente diferencia lo que es regular de lo ocasional.

Entonces, nosotros veíamos que con esta redacción planteada del artículo 6º contemplábamos los vehículos regulares de mediana y larga distancia -sabíamos que estábamos hablando de determinado kilometraje, 120 kilómetros, hacia afuera- u ocasionales, de acuerdo al alcance dado por el decreto. Asimismo, aquellas situaciones que se habían dado por parte de los transportes onerosos, de niños, de escolares -especialmente en Montevideo y alguna zona metropolitana- lo que pensábamos era plantearlas por excepción dentro del decreto reglamentario.

A este tema también lo hablamos con los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, incluso, con su Director Nacional de Transporte, el señor Felipe Martín, y decía que en estos casos lo que iban que hacer era pedir determinado tipo de requisitos a los transportistas, es decir algo así como hacerlo ya pero para determinadas unidades. Quiero aclarar que esto ya está reglamentado aunque quizás lo que sucede es que no siempre se cumple, que es una cosa distinta.

Entonces, el tema era, en cierta forma, plantear la excepción para los servicios onerosos. Hay que tener en cuenta que hay situaciones puntuales, como la temporada de verano y el tipo de servicios que se realizan, que pueden estar exceptuadas en un decreto del Poder Ejecutivo en el que va a participar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ya se está previendo que en ese tipo de situaciones se tendrá que permitir el transporte de personas paradas. Si bien lo que se intenta es ir hacia un mayor control, a través del decreto reglamentario podríamos perfectamente plantear las

excepciones para determinadas épocas del año y para algunos recorridos. Esta es, a grandes rasgos, la explicación del artículo 6º.

SEÑOR MICHELINI.- Nosotros estamos haciendo una experiencia en la que debemos ir paso a paso, obviamente, pensando en la mayor seguridad posible. En un principio, todos aquellos transportes colectivos de pasajeros, de mediana y larga distancia, sean regulares u ocasionales, deberían contar con cinturones de seguridad. Ahora se quiere modificar la norma y poner "regulares de mediana y larga distancia u ocasionales" pero creo que la redacción anterior de este primer inciso ya era abarcativa. Voy a poner el siguiente ejemplo: si un transportista tiene un ómnibus y se lo alquila a COPSA o a COT por la temporada o en momentos pico, debe contar con una serie de seguridades y, una de ellas es el cinturón, que es un tema que se debe incorporar a la cultura de la población. Si la unidad no cuenta con el cinturón, no va a poder alquilársela a estas empresas. Del mismo modo, si el caso fuera hacer una excusión de mediana o larga distancia, no va a estar habilitado; lo podrá hacer en forma clandestina y si lo paran, lo multarán. Me parece que no debería ingresarse en el tema de "regulares" u "ocasionales"; lo lógico es que los colectivos de mediana y larga distancia tengan cinturones de seguridad y eso no puede ser optativo. Ahora bien, si se quiere poner que el Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva, podrá establecer excepciones a la presente disposición, en principio lo dejaría pero aspiraría que la cultura cambiara y que no fuera necesario hacerlas. Reitero, considero que debería incorporarse el cinturón de seguridad para los colectivos de mediana y larga distancia así como lo tienen los vehículos particulares.

En cuanto a la parte de la norma que dice: "No podrán transportar personas de pie", existe un problema. Dirán que queremos seguridad para el que está sentado pero, ¿qué pasa con el que está de pie? La dificultad radica en que, a veces, la gente que está de pie es la que sube por trayectos cortos, independientemente que el transporte vaya a una velocidad peligrosa.

Entonces, cuando tenemos que establecer algo de esto por ley, aunque dejemos al Poder Ejecutivo que haga la excepción por reglamentación -más allá de que uno aspiraría a que no lo hiciera- me gustaría que se pudiera hacer un estudio por parte de la UNASEV y traer un informe -en el futuro podemos hacer un proyecto de ley de un solo artículo-sobre cuál es la experiencia que existe a nivel internacional en provincias o estados de otros países parecidos al nuestro, en cuanto al índice de siniestralidad de ómnibus que llevan gente de pie y compararla con nuestra propia experiencia. Creo que no se pueden transportar más de diez personas pero, si no me equivoco, es para recorridos de mediana y larga distancia. De todos modos, creo que no es una ley sino un decreto.

Entonces, para establecer algo así por ley me parece que antes tendríamos que estudiar un poco más el tema y no generar confusión porque, cuando vamos a la siniestralidad, así como en las motos tenemos un porcentaje altísimo, capaz que no sucede lo mismo cuando analizamos los casos de las personas que van de pie en los ómnibus. Entonces, en mi opinión, prefiero, en todo caso, hacer un proyecto de ley cuando tengamos los estudios y, en todo caso, seguir manejándonos en esto por decreto.

De todos modos, lo que hago es una sugerencia pero desde determinada perspectiva constructiva; lo digo para que nadie pueda llegar a pensar en lo contrario porque estamos todos pensando en la seguridad y respaldando a la UNASEV; que nadie piense que este intercambio de opiniones puede erosionar la vida de las personas, sobre todo cuando hablamos de estrategias de convivencia.

En definitiva creo que podemos dejar el artículo 6º con el inciso primero tal cual estaba y agregar el inciso final del Poder Ejecutivo, por las dudas que pudiera haber alguna excepción no prevista en esta circunstancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Mantenemos el inciso primero como estaba antes?

SEÑOR MICHELINI.- Me estoy refiriendo al del proyecto sustitutivo, el que figura en la columna del medio.

SEÑOR ROSADILLA.- Entiendo que el señor Senador no acepta la modificación enviada.

SEÑOR MICHELINI.- La idea es mantener el que ya está y agregar el inciso del Poder Ejecutivo, dejando una puerta abierta porque se puede dar otra circunstancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería mantener el artículo 6º aprobado en Comisión y agregar el segundo párrafo del Poder Ejecutivo que refiere a que se podrán establecer excepciones mediante reglamentación.

SEÑOR MOREIRA.- El artículo establece: "Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales deberán poseer cinturón de seguridad y su uso es obligatorio. No podrán transportar personas de pie". Va de suyo que nadie puede ir parado. Me parece un contrasentido porque si la exigencia es el cinturón de seguridad no tendría por qué haber personas viajando de pie.

SEÑOR MICHELINI.- De lo que se trata es de dar más seguridad, en la medida en que los que van parados son la excepción. Se podría prohibir lo de ir parados, por ahora, y hasta tanto tener los estudios definitivos. También se prohibe que vayan parados en recorridos como podría ser el de Montevideo al Chuy, pero sucede que esas unidades paran en los pueblos y sube gente que va de un pueblo a otro. Entonces, si bien no es aconsejable que vayan parados, sería un recorrido más corto, no de larga distancia. En todo caso, para establecer una prohibición deberíamos contar con mayor cantidad de estudios sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Soy de los que creen que estas leyes deben ser maximalistas y, obviamente, también deben tener un halo de realidad y un proceso de aproximación. De todas formas, pienso que estudiar la casuística implica un riesgo en virtud de que, si un día pasa algo, las estadísticas cambian abruptamente, lo que puede ser muy serio porque hablamos de vidas humanas.

No me niego a dejar el artículo tal como está, con un agregado, ya que tiene razón el señor Senador Moreira en cuanto a que si el uso del cinturón es obligatorio no se puede viajar parado.

SEÑOR MOREIRA.- Pienso que esto es contradictorio. El decreto estaría tácitamente derogado, porque si se establece la obligatoriedad de usar el cinturón viajando sentado, obviamente no se puede ir parado. Reitero que eso implica una enorme contradicción, pues si estamos velando por la seguridad de los pasajeros que viajan en ómnibus que circulan rápidamente, está claro que de la obligatoriedad del uso del cinturón se infiere que no se puede ir parado. La conclusión surge tácitamente, dado que se trata de normas contradictorias desde el punto de vista de la seguridad.

Otro aspecto que quiero reiterar es que los trayectos de mediana y larga distancia son de más de 120 kilómetros. Hay departamentos, como Colonia, en los que ningún ómnibus que circula a gran velocidad por la ruta va a imponer el uso del cinturón de seguridad. Supongo que en Canelones ocurrirá lo mismo. Entonces, ¿qué sentido tiene limitar esta norma a los ómnibus con trayectos de mediana y larga distancia? Reitero que en el departamento de Colonia, en donde hoy deben viajar alrededor de 4.000 personas por día a Montes del Plata, podrán hacerlo sin problema, porque las distancias que recorren son de 40, 50 o 60 kilómetros.

Entonces, no veo el sentido de aprobar esto cuando al mismo tiempo estamos admitiendo que el Poder Ejecutivo podrá, mediante la reglamentación, establecer excepciones. La verdad es que no me gusta legislar así, porque entonces sería lo mismo dejar que todo se determine por decreto en vez de dictar leyes, que tratan de dar un marco más preciso y estable, abarcando todas las situaciones. Esta observación la hicimos desde el principio; se trata de una materia más propia de un reglamento que de una ley. Dictar una ley dejando que el Poder Ejecutivo pueda excepcionar un caso, dos o tres, es permitir que se entre en una casuística que puede resultar totalmente desproporcionada y que atenta contra la seguridad jurídica que tiene que brindar una ley.

Concretamente, propondría que elimináramos esa norma y dejáramos vigente el régimen actual o que, directamente, este aspecto sea materia de decreto. Se puede eliminar el artículo 6º, o no

hablar de mediana y larga distancia, sino establecer que se aplicará a los ómnibus que transiten por las rutas nacionales, a velocidades que superen cierto número. Creo que la velocidad no tiene nada que ver con la distancia en una ruta nacional.

SEÑOR VIERA.- Creo que fue el señor Senador Clavijo quien en la sesión pasada propuso esta redacción, en virtud de que estaría reglamentado o definido lo que es la mediana o larga distancia, que son los recorridos que hacen los ómnibus regulares de línea. Por ese motivo se definió así como está: no por kilómetros de distancia, sino por los vehículos que hacen esos recorridos. Es aquí donde estoy de acuerdo con el señor Senador Michelini, por cuanto esto es abarcativo y sería sobreabundante agregar la expresión “regulares u ocasionales”. Al hablar de todos los vehículos de transporte colectivo de pasajeros nos estamos refiriendo a los regulares y a los ocasionales.

El problema se suscita con las realidades de aquellos vehículos con recorridos regulares de mediana o larga distancia, pero que van parando y recogiendo pasajeros. Esto ocurre en Canelones y en Colonia, por ejemplo. Si hoy votáramos -como lo queremos hacer todos- la prohibición de que los pasajeros fueran parados, podría colapsar el sistema de transporte y dejaríamos a pie a muchas personas. Nuestro gran temor es, precisamente, no poder contemplar aquellos casos de recorridos regulares de mediana y larga distancia, en los que se recoge a personas que viajan pocos kilómetros Establecer la prohibición y habilitar al Poder Ejecutivo a decretar excepciones -como figura en la propuesta de la UNASEV- podría llevar a una casuística en la que se tendría que presentar cada empresa a solicitarlas, algunas para una actuación ocasional y otras de manera permanente. Me parece que sería fuente de problemas. Me inclinaría por permitir -de acuerdo con la reglamentación- que se viaje de pie, siendo el decreto el que establezca si pueden hacerlo cinco, ocho o diez personas, de acuerdo al monitoreo de la cantidad de gente que necesita viajar y la disponibilidad de transporte. Acá entramos en un segundo aspecto, que es la obligatoriedad del uso del cinto. Si voy a permitir que viaje gente de pie, parecería inútil establecer su uso como algo obligatorio. Aunque es algo difícil de compadecer, yo preferiría que los que vayan sentados tengan puesto el cinto, porque igual estamos achicando el riesgo. Por lo tanto, me inclino a mantener la obligatoriedad del uso del cinto para quienes vayan sentados.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑORA LENCINA.- En lo que respecta al Derecho comparado, la otra vez comentaba que en Argentina existe el planteo para este tipo de situaciones, pero ya se está incluyendo en lo que respecta a la corta distancia. Es decir que ellos van un paso más adelante, simplemente por lo que es la realidad. Sin embargo, para nosotros el solo hecho de pensar en implementar el cinturón de seguridad en toda el área, es complicado.

Lo que se plantea en algunos lugares es una combinación entre velocidad y uso de carriles exclusivos para los ómnibus; allí la velocidad juega un papel importante.

Algo que también se hace en otras legislaciones comparadas es tener en cuenta, además de la velocidad, que quienes viajen parados -que no deben sobrepasar cierta cantidad- se ubiquen en lugares específicos dentro del ómnibus; por ejemplo, no pueden estar cerca del conductor o de las primeras filas, para no salir despedidos.

En definitiva, en el Derecho comparado existen conjugaciones que tienen que ver con el tema de la velocidad.

SEÑOR ROSADILLA.- Creo que estamos bastante cerca, pero detrás de todo esto -y no voy a decir nada que ya no se sepa- está la economía; si esto no fuera por plata sería diferente. Lo cierto es que cuando le digamos a una compañía de transporte: “Como usted va hasta acá, ahora tiene que poner otro ómnibus, y otro, y otro” -lo que redundará, además, en que habrá que disponer de más personal, además del costo de los cintos, etcétera- habrá un cambio en las paramétricas y un incremento de las tarifas. Dos más dos son cuatro y en eso no hay vueltas.

Por otro lado, no se trata de un tema voluntario, y como en nuestro país tenemos empresas de diverso porte, si esto se aplica con esa dinámica va a suceder lo que pasa siempre cuando se llevan adelante estos procesos. Nunca he visto a una sardina comerse a un tiburón, me parece que son los tiburones los que se comen a las sardinas. De acuerdo con lo que se ha planteado aquí, sería absurdo pensar que hay alguien que pueda estar en contra de seguir intensificando, mejorando, profundizando o promoviendo mayores niveles de seguridad.

Recogiendo lo manifestado por el señor Senador Moreira, creo que no es absurdo pero sí contradictorio establecer una medida fuertemente defensora y garantista de quien va sentado y, al mismo tiempo, admitir que vayan personas de pie. Esto es parte de la realidad que vivimos. Me parece que lo más conveniente sería mejorar a los que van sentados y elaborar una norma que permita que, en determinadas condiciones, algunas personas viajen de pie, de forma que esto tenga un cierto realismo. Si como administrador de esta norma advierto que un determinado servicio de una empresa equis tiene una demanda promedio de veinte o veinticinco personas que permanentemente solicitan viajar, está justificado un nuevo transporte. La situación es diferente si solo viajan tres, cuatro o cinco personas; en este caso, se quedan de a pie o viajan parados, no tienen otra opción.

Más allá de aceptar que aquí estamos ante una contradicción, me inclino por la propuesta realizada por el señor Senador Michelini en el sentido de admitir que, como dije, es contradictorio, por cuanto estaría garantizando más fuertemente la seguridad de quienes viajan sentados y, a su vez, habilita a que viaje gente parada. Sin embargo, creo que por allí está la salida del tema.

SEÑOR PENADÉS.- Coincido con todo lo que han expresado los señores Senadores Rosadilla y Moreira. Creo que eliminando la frase “No podrán transportar personas de pie” no se subsana el problema de que sea contradictorio porque el hecho de no establecerlo ahora no quita que en el futuro pueda tornarse obligatorio. No debemos quedarnos con la sensación de que aquí existirá una contradicción, pues ella se dará en la medida en que el Poder Ejecutivo, a la hora de reglamentar la ley, fije un período para establecer excepciones.

Lo que debemos reconocer acá es que hemos llegado a la conclusión de que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio.

Ahora bien, me parece que tendríamos que trabajar más sobre el tema de las distancias. No es lo mismo ir de Colonia del Sacramento a Nueva Helvecia que ir de Montevideo a Parque del Plata. En este último caso se transita por una zona urbana, mientras que de Colonia del Sacramento a Nueva Helvecia se viaja por una ruta nacional y ahí se pueden desarrollar velocidades más altas. Creemos que este aspecto debe ser trabajado a nivel de la reglamentación justamente para poder discernir entre ambas cosas. Por eso propongo que ello quede sujeto a la reglamentación porque, cuanto más general sea la ley, mejor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que estamos aproximándonos a una solución.

SEÑOR MICHELINI.- Si bien en el artículo 6.º que fue votado se expresa: “Todos”, podría llevar a confusión por el término “servicios”, y que por ello se entienda que sean todos los que cumplen servicios regulares. Por lo tanto, sugiero recoger la primera parte de la propuesta de la UNASEV hasta la palabra “obligatorio” y que allí termine el artículo. Como la última disposición del proyecto de ley establece que la ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo en un plazo, de esta forma evitaríamos ingresar en la polémica de si los “ocasionales” están o no comprendidos.

SEÑOR VIERA.- ¿Si en lugar de “servicios”, establecemos “recorridos”?

SEÑOR MICHELINI.- En realidad, la propuesta de la UNASEV contempla los servicios regulares y ocasionales como forma de que estén los dos. Entonces, aprovechemos ese estudio. Además, todos queremos que los vehículos que van de excursión a Salto tengan cinturones de seguridad.

SEÑOR PENADÉS.- A mi juicio, la propuesta enviada por la UNASEV, hasta la palabra “obligatorio”, es la ideal.

SEÑORA LENCINA.- Como los señores Senadores saben, en la propuesta inicial no planteamos excepciones. Quiero aclarar que el espíritu que animó la elaboración del proyecto fue tratar de encontrar todas las soluciones escuchando las problemáticas, tratando de sobrepasar los obstáculos y contemplando las realidades.

Por supuesto que nos interesaría que todos los ómnibus de transporte colectivo de pasajeros tuvieran cinturón de seguridad sin distinción de que sean de corta, mediana o larga distancia, ocasionales o no ocasionales. Nosotros aspiramos a eso, pero sabemos que hoy en día no es posible. Las consecuencias que ello podría tener con los gremios del transporte y la paramétrica han sido analizadas y contempladas en su momento.

¿Cuál es la regulación que existe actualmente? La Ley Nº 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional en el artículo 31 dice que en vehículos de transporte de pasajeros es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para el conductor y el acompañante de cabina. No dice nada más. En realidad, quedamos desfasados con relación a lo que pasa en el Mercosur y en el mundo. Hay una serie de exigencias, sobre todo en el tema del uso del cinturón de seguridad; realmente correspondería que diéramos un paso más; sabemos que este paso no es el óptimo. En ese sentido, por ejemplo quedó fuera el transporte colectivo de corta distancia. Uno analiza el planteo y piensa que es incoherente. ¿Cómo podemos hacer una propuesta de esta naturaleza y dejar de lado un tramo del transporte de pasajeros?

Ahora bien, analizamos lo que pasaba en Rocha y en La Paloma durante el verano, y, a pesar de que no estamos de acuerdo, pensamos que el Poder Ejecutivo podría plantear la excepción porque analizó todos los servicios, su problemática y dónde suben en cada uno de los recorridos, por ejemplo, los veraneantes, los maestros y los policías. A su vez, si la ley establece el uso obligatorio del cinturón y luego se plantean excepciones por Decreto del Poder Ejecutivo que no se avalan legalmente, ¿cómo vamos a responder? Por ejemplo, si en el caso de un transporte de niños, que es un servicio oneroso, se realiza una actividad sin cobrar un peso por hacer un favor, hay que plantearlo como una excepción. Realmente, nos pareció que no teníamos otra solución que plantear el tema a través de un Decreto que sea avalado por la ley.

Quiero agregar que, tal como señaló el señor Senador Penadés, en la redacción actual del artículo 6º no se contemplan los servicios regulares.

SEÑOR GALLO.- Me cuesta aceptar que el realismo condicione la seguridad. En principio, la seguridad es el objetivo de esta legislación que estamos elaborando. Hay algunas cosas que tenemos que aceptar en función del realismo que mencionó el señor Senador Viera. No voy a abundar en los fundamentos, solo digo que creo que la redacción que dio la UNASEV es la que hay que aceptar. La determinación de los servicios regulares y ocasionales está definida por ley. El servicio regular está establecido en el Decreto 228/991 y los servicios ocasionales están definidos por otro Decreto. Me parece que no está de más establecer esto porque está amparado por los decretos.

Con relación a la prohibición de transportar personas de pie, considero que hay que mantenerla. ¿Por qué? Porque en el realismo están las excepciones que se plantean, y como la reglamentación podrá tener en cuenta las excepciones, daría la impresión de que con eso se resolvería el problema del realismo que hay que tener en cuenta. Pero, ¿dónde vamos a tener en cuenta el realismo? ¿En la ley o en la reglamentación? En mi opinión, la ley debe reflejar el criterio de seguridad integral que se debe tener y, a su vez, la reglamentación puede ir tomando en cuenta determinadas situaciones del realismo que pueden ser cambiantes, pero como los decretos también pueden serlo, es más fácil manejarlo de esa manera.

Por estos motivos, estoy de acuerdo con la redacción que plantea la UNASEV -creo que es el criterio general- y también con la reglamentación que establezca el Poder Ejecutivo, que va a atender las situaciones reales.

SEÑOR MICHELINI.- ¿A la redacción que plantea la UNASEV le quitaríamos lo del transporte de personas de pie?

SEÑOR GALLO.- Personalmente, pienso que ese es un tema de seguridad.

SEÑOR MICHELINI.- Voy a proponer que se agregue lo relativo a la corta distancia. En ese caso, todos deberemos utilizar cinturón de seguridad y nadie podrá viajar parado.

SEÑOR GALLO.- Estaríamos de acuerdo con eso como un criterio de seguridad.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas formas, se podría plantear que quede librado a lo que se autorice mediante excepciones, porque eso permite tener una puerta de salida, por lo menos temporal.

Considero que en el artículo presentado por la UNASEV, tal como está redactado, sería discutible lo de las personas de pie e, incluso, se podría deducir que ello quedaría implícito en la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad. Por lo tanto, no sé si es tan imprescindible incluirlo en el artículo.

De todas formas, la ventana que deja abierta la reglamentación del Poder Ejecutivo es con el objetivo de que la aplicación sea temporal a fin de dar tiempo para hacer los ajustes necesarios. Quiero que esto conste en la versión taquigráfica porque creo que ese es el espíritu.

Al igual que el señor Senador Gallo, en este tema soy maximalista. Considero que debe ser una obligación cumplir fehacientemente con esto en un determinado plazo -por eso planteamos la excepcionalidad del Poder Ejecutivo- y nos tendremos que adaptar a ello. Son las reglas que tenemos que imponer.

En definitiva, no sé si es tan imprescindible mantener lo del transporte de personas de pie.

SEÑORA LENCINA.- En lo que se refiere a leyes, quizás no es conveniente dejar algo para inferir. En algún momento alguien dijo que era obvio, pero cuando la idea se plasma en una norma prohibitiva puede no ser tan obvio.

(Intervención del señor Senador Viera que no se escucha)

-El hecho de que todos tengan que ir con el cinturón de seguridad puesto no necesariamente implica…

SEÑOR PRESIDENTE.- (Intervención que no se escucha).

Personalmente, votaría el artículo 6º con la redacción propuesta por la UNASEV.

SEÑOR MOREIRA.- Estaba pensando en la casuística que nos tiene un poco abrumados a todos. Cuando se habla de las excepciones a la presente disposición, puede interpretarse como que las personas no tienen la obligación de usar el cinturón de seguridad o que pueden viajar paradas. Pero se podría contemplar la obligatoriedad para algunos vehículos que tengan recorridos más cortos. De esa manera se establece la excepción, no solo para hacerlo más liberal sino también para hacerlo más gravoso en las circunstancias que mencioné. Se trataría de imponer esto en distancias más cortas cuando el Poder Ejecutivo así lo considere. Hay que tratar de que la excepción contemple las dos circunstancias: liberar de la obligación en algunos casos e imponerla en otros.

SEÑOR PRESIDENTE.- De esta discusión queda constancia en la versión taquigráfica. Reafirmamos la excepcionalidad en el sentido de tener cierta flexibilidad temporal -pero no demasiada- para la aplicación de esto, y que en el caso de distancias cortas la reglamentación sí establezca la obligatoriedad.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 6º como viene de la UNASEV.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR MOREIRA.- Que quede claro que corresponde a las dos cosas: imponer mayor obligatoriedad o liberarlos de ella en algunos casos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces acordamos que si hay una redacción mejor nos la harán llegar. Esto se va a tratar en la primera sesión que haya del Senado, quizá la semana próxima.

SEÑOR ROSADILLA.- En realidad no había votado porque quiero saber si entendí bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perdón, señor Senador. Tendremos que votar nuevamente.

SEÑOR ROSADILLA.- Esto va a tener una nueva redacción porque para integrar lo que dice el señor Senador Moreira, el artículo no puede quedar formulado tal como está. El Poder Ejecutivo podrá establecer excepciones a la presente disposición, pero me parece que no va a poder modificar por sí y ante sí lo de los 120 kilómetros si no lo decimos expresamente.

SEÑORA LENCINA.- Entonces, podría agregarse la frase “Los que transiten por jurisdicción nacional”. Si se incluye dentro del apartado 1º, la excepción del 2º abarca todo lo que antecede.

SEÑOR ROSADILLA.- De acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo vamos a modificar con ese espíritu.

(Dialogados)

-Léase el artículo 6º con las modificaciones propuestas.

SEÑORA LENCINA.- “Artículo 6º.- Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, o todos aquellos que transiten en jurisdicción nacional, deberán poseer cinturón de seguridad y su uso es obligatorio. No podrán transportar personas de pie.

El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva podrá establecer excepciones a la presente disposición.”

SEÑOR MOREIRA.- ¿Por qué dice “que transiten en jurisdicción nacional”? ¿No debería decir “en rutas de jurisdicción nacional”?

SEÑORA LENCINA.- Sí, se podría hacer ese agregado.

SEÑOR MOREIRA.- Sería bueno hacerlo para que quedara claro.

SEÑORA LENCINA.- Entonces diría: “o todos aquellos que transiten en rutas de jurisdicción nacional”.

SEÑOR PENADÉS.- Creo que hay que hacer una corrección en el tiempo verbal porque se establece que el uso del cinturón “es” obligatorio, y más adelante dice “será”.

SEÑORA LENCINA.- Lo que sucede, señor Senador, es que cuando ya está aprobada la ley, es obligatorio. Ahora estamos pensando en el futuro; fue por esa razón que lo hicimos de esa manera. Confío en vuestra experiencia legislativa para la redacción del texto.

SEÑOR PENADÉS.- En mi opinión, debería decir “será”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, establecemos “será”.

Se va a votar si se reconsidera.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Si los señores Senadores están de acuerdo, damos lectura por Secretaría a la nueva redacción del artículo.

(Se lee:)

“Artículo 6º.- Todos los vehículos del transporte de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, o todos aquellos que transiten en rutas de jurisdicción nacional, deberán poseer cinturón de seguridad, y su uso será obligatorio. No podrán transportar personas de pie.

El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva, podrá establecer excepciones a la presente disposición”.

SEÑOR PENADÉS.- Considero que hay que cambiar la ubicación del concepto “transiten en rutas de jurisdicción nacional” y establecer: “Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales que transiten en rutas de jurisdicción nacional, deberán poseer cinturón de seguridad, y su uso será obligatorio”.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, votaríamos nuevamente el artículo con la redacción leída por Secretaría.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR PENADÉS.- Tengo algunas dudas respecto al artículo 9º que establece: “A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, será exigible…”. Me parece que “será exigible” no es la expresión a utilizar. Debería decir: “A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, será obligatorio…”.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor Senador.

Entonces, cambiaríamos “será exigible” por “será obligatorio”.

Volvemos a leer el artículo 9º: “A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, será obligatorio para los conductores y acompañantes de bicicletas, motos, ciclomotores, motocicletas, cuatriciclos o similares, el uso permanente, durante su circulación…” y el resto queda igual.

Se va a votar la modificación del artículo 9º.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Respecto al artículo 16 se había dado un debate por lo que voy a leerlo: Queda prohibido conducir vehículos de cualquier tipo o categoría en toda vía librada al uso público, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de licencia o permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

SEÑORA LENCINA.- Quiero recordar que nosotros habíamos planteado que este artículo se suprimiera.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia, se va a votar la supresión del artículo.

(Se vota:)

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Lo último que tenemos para considerar es el comentario sobre las sanciones aunque creo que todos estamos de acuerdo.

SEÑORA LENCINA.- Me gustaría recordar a los señores Senadores que recibimos una propuesta del Ministerio del Interior, que fue incorporada en nuestro proyecto de ley, referida al uso del chaleco con la matrícula impresa. En realidad, se trata de una de esas cosas que se hacen en otros países -por ejemplo en Colombia- y que funcionan. Lo cierto es que nosotros todavía no tenemos todos los elementos pero la incluimos como propuesta del Ministerio del Interior, englobada dentro del concepto de seguridad pública y no específicamente en el de seguridad vial. Hago este planteo porque ahora veo que no lo incluyeron en el proyecto de ley. Nosotros creemos que quizás el Ministerio del Interior tenía la intención de poder utilizar esta herramienta como forma de control para el problema de las rapiñas.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, lo consideramos y teníamos claro que la propuesta iba en ese sentido pero pensamos que por ahora es algo bastante complicado de implementar.

(Dialogados)

SEÑOR PENADÉS.- Propongo que el señor Senador Martínez sea el miembro informante de este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con mucho gusto.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 2 minutos)